

**REMARKS**

Claims 1-8 are presently pending in this application.

The specification and claim 1 are hereby amended to correct a typographical error. Support for the amendment can be found in claim 1 of the international application (see the attached underlined portion on page 16, line 6 of the WO), as well as on page 7, line 7 from the bottom of the specification of the instant application.

With the amendment made herein to claim 1, Applicants believe the basis for the restriction requirement is no longer applicable. There should, therefore, be no need to traverse the restriction requirement or to make a provisional election. Applicants respectfully request the Examiner to withdraw the present restriction requirement in view of the foregoing amendment, and to examine all of the claims on the merits in the instant application, without the requirement to file a divisional application as between claims 1 and 2 (and their respective dependent claims).

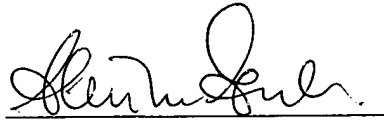
In view of the preceding amendment and remarks, reconsideration and allowance of this application are now believed to be in order, and such actions are hereby solicited. If any points remain in issue that the Examiner feels may be best resolved through a personal or telephonic interview, he is kindly requested to contact the undersigned attorney at the local telephone number listed below.

RESPONSE TO RESTRICTION REQUIREMENT  
AND AMENDMENT UNDER 37 C.F.R. §1.111

U.S. SERIAL NO. 10/508,777  
Q83562

The USPTO is directed and authorized to charge all required fees (except the Issue/Publication Fees) to our Deposit Account No. 19-4880. Please also credit any over-payments to said Deposit Account.

Respectfully submitted,



Steven M. Gruskin  
Registration No. 36,818

**SUGHRUE MION, PLLC**  
Telephone: (202) 293-7060  
Facsimile: (202) 293-7860

WASHINGTON OFFICE

**23373**

CUSTOMER NUMBER

Date: March 30, 2006

WO 03/086782

PCT/JP03/04715

## 請 求 の 範 囲

1. トロイド状に延びるカーカスのクラウン域の外周側に、層間でコードが相互に交差する二層以上のコード層からなるベルトを配設するとともに、このベルトの外周側に、実質的にタイヤ周方向に延びる補強コードのゴムコーティング層からなり、ベルト幅のおよそ全体および、ベルトの各側部域の少なくとも一方を覆う一層以上のベルト補強層を配設してなる空気入りタイヤであって、

前記補強コードを、トータル太さが $2400\text{ dtex}$ 以下のポリエチレン-2, 6-ナフタレート繊維コードにて構成してなる空気入りタイヤ。

2. トロイド状に延びるカーカスのクラウン域の外周側に、二層以上のコード層からなるベルトを配設するとともに、このベルトの外周側に、実質的にタイヤ周方向に延びる補強コードのゴムコーティング層からなり、ベルト幅のおよそ全体および、ベルトの各側部域の少なくとも一方を覆う一層以上のベルト補強層を配設してなる空気入りタイヤであって、

前記補強コードを、太さが $1000\sim 1200\text{ dtex}$ の糸の二本を撚り係数 $0.35\sim 0.45$ で撚り合わせてなるポリエチレン-2, 6-ナフタレート繊維コードにて構成してなる空気入りタイヤ。

3. 補強コードのコーティングゴムの、 $25^{\circ}\text{C}$ での $100\%$ モジュラスを $2.0\sim 4.0\text{ MPa}$  とするとともに、 $25^{\circ}\text{C}$ での反発弾性率を $60\%$ 以上としてなる請求の範囲1もしくは2に記載の空気入りタイヤ。

4. ゴムコーティング補強コードの、常温下での、 $1.4\times 9.8\text{ mN/d}$ の荷重による伸度を $1.0\sim 2.0\%$ 、 $50\pm 5^{\circ}\text{C}$ での、 $1.4\times 9.8\text{ mN/d}$ の荷重による伸度を $1.5\sim 3.5\%$ そして、 $170\pm 5^{\circ}\text{C}$ での、 $0.7\times 9.8\text{ mN/d}$ の荷重による伸度を $1.5\sim 3.0\%$ としてなる請求の範囲1～3のいずれかに記載の空気入りタイヤ。

5. ゴムコーティング補強コードの、常温下での、 $2.8\times 9.8\text{ mN/d}$ の